



TITLE:

海運同盟の排他的手段に對する北米合衆國の政策

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運同盟の排他的手段に對する北米合衆國の政策. 經濟論叢 1926, 22(6): 903-929

ISSUE DATE:

1926-06-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128413>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號六第

卷二十二第

行發日一月六年五十正大

論叢

資本利子税の缺點……………法學博士 神戸正雄

海運同盟の排他的手段に對する北米合衆國の政策教授 小島昌太郎

岡山藩の税制……………教 授 黒正巖

新經濟政策とロシア勞働立法……………教 授 末川博

チャアルス・ホールの政策論……………教 授 堀經夫

時論

英國の總同盟罷業……………法學博士 河田嗣郎

說苑

長野縣下に於ける地割の慣行……………經濟學博士 本庄榮治郎

雜錄

世事蘆髓觀……………法學博士 財部靜治

獨逸に於ける宗教統計……………經濟學士 中川與之助

法令

營業收益税法・資本利子税法・相続税法中改正

附錄

本誌第二十二卷總目錄

海運同盟の排他的手段に對する

北米合衆國の政策

小島 昌太郎

北米合衆國は、一九二〇年に Merchant Marine Act なるものを制定した。¹⁾ 俗にジョーンズ法と稱するものが即ち是である。この法律の最初の文言は、海運の助長發展に對する合衆國の態度と意氣込を示すもので、次の如き意味のものである。

「この法律は、召集せられたる議會に於て、亞米利加合衆國の上院及び下院によりて制定せられたものである。合衆國が、その通商貨物の大部分を運送するに足ると共に、戰時又は國家事變の際に當りては、陸海軍の補助として役立ち得る所の、最良の艦裝、最適當の型式を有する船舶より成る海運を有し、終局に於て「それらは」合衆國市民の私有となり、私營となるべきことは、國防上並びに對外貿易及び內國商業の適當なる發達のために必要なる事柄である。而してかゝる海運の存立「の基礎」を擴げ、且つ之を獎勵するに必要な事項は、如何なることゝ雖

1) その正確なる名稱、An Act to provide for the promotion and maintenance of the American merchant marine, to repeal certain emergency legislation, and provide for the disposition, regulation, and use of property acquired thereunder, and for other purposes.

も「敢て」之をなすべきことを以て、合衆國の政策とすることを、並びに、本法の明文と牴觸せざる限り、合衆國船舶院は、以下規定する所の船舶及び海事財産の處分に關し、規則及び規定の制定につき、又海事法の適用につき、常に必ず右の目的を以て終局の到達點に至らんとするものなることを、こゝに宣言する。』

これによつて見ると、合衆國の海運政策の眼目とする所は、品質的に言へば、『最良の艦装、最適當の型式』のもので、分量的に言へば、『通商貨物の大部分を運送するに足る』所の海運を作り上げることにある。即ち之を言ひ換へて見ると、海運の獨立を計る、といふことである。從來、主として外國船によりて行はれて居つた合衆國の對外貿易を、主として自國船によりて行ふといふことである。

統計によつて調べて見ると、この法律の出来る以前、特に大戰以前に於ては、合衆國は、金額の上より言へば、その貿易の僅に一割だけが自國船で運ばれ、戰爭中、外國船の大部分が戰時用に引上げられたときでさへ、僅に二割程が自國船で運ばれて居つたのである。又之を、合衆國港灣に出入する船舶噸數の上から言つても、戰前は、全出入船舶の僅に一割四分又は一割五分が合衆國旗を掲ぐるもので、他は總て外國船であつたのである。故に、この狀態を改めて、せめて貿易の半分以上が自國船によりて行はるゝ様にせねばならぬ、といふのが、その海運政策の眼目で

ある。参考のために、今月到着した Statistical Abstract of the United States, 1924 のより、こゝに述べたる事柄に關する統計の最近までのものをこゝに掲げる。

北米合衆國海上貿易全金額の中、合衆國船によりて輸送せられたるものゝ割合。¹⁾

年次 ²⁾	輸出 ³⁾	輸入	輸出入合算	年次	輸出	輸入	輸出入合算
一九二六—一九二七	七・二%	一四・四%	一〇・〇%	一九二六	一三・八%	二四・七%	一七・二%
一九二五—一九二六	七・四	一三・五	九・九	一九二五	一七・五	二八・三	二一・〇
一九二四—一九二五	八・一	一二・六	一〇・一	一九二四	一八・九	二七・八	二一・八
一九二三—一九二四	九・一	一二・五	一〇・六	一九二三	三六・六	三六・〇	三六・四
一九二二—一九二三	二七・二	三三・〇	二九・二	一九二二	四三・六	四二・〇	四三・〇
一九二一	九・一	一一・四	一〇・一	一九二一	三六・一	三五・〇	三五・七
一九二〇	八・三	一一・四	九・七	一九二〇	三八・四	三四・一	三六・五
一九一九	一一・八	一八・四	一四・三	一九一九	三八・四	三一・四	三五・〇
一九一八	一二・三	二一・九	一五・五	一九一八	三八・二	三二・一	三五・七

北米合衆國海港出入全船舶純噸數に對する合衆國船の割合。⁴⁾

年次	入港	出港	年次	入港	出港	年次	入港	出港
一九二〇	一四%	一四%	一九二〇	一三%	一九二〇	一九	一四%	一三%
一九一九	一三	一四	一九一九	一四	一九一九	一九	一四	一三

- 1) No. 425.-Foreign trade of the United States; By Method of Carriage.
- 2) 一九一五年までは六月三十日に終る年度、その後は曆年
- 3) 一九一五年七月一日より一九二〇年十二月三十一日に至るまで、
- 4) 七月一日より十二月三十一日に至るまで、
- 5) No. 420.-Net Tonnage of Vessels entered in Foreign Trade, & No. 421-Net Tonnage of Vessels cleared in Foreign Trade.

一九六	二五	二五	一九九	四五	四七	一九三	四〇	四〇
一九七	三〇	三〇	一九〇	五一	五一	一九四	四一	四一
一九八	三六	三五	一九二	四九	四六			
一九八 _り	三六	三五	一九三	四九	四六			

右の統計に示すが如くに、合衆國に於ては、Merchant Marine Act の制定せられた一九二〇年が、偶然にも、貿易金額の上に於ても、また出入港船の噸數の上に於ても、自國船の割合が比較的最大の年であつたが、その以前の狀態では、到底海運の獨立を保ち得たりとは言ひ得ない狀態であつた。そこで、この法律の前掲文に示すが如く、合衆國はその貿易の過半を自國船で運送するに至らんがために、『必要な事項は、如何なることゝ雖も、之をなすべきを以て合衆國の政策とする』に至つたのである。そして、合衆國の海運が從來、頗る不振の狀態にあるのは、種々なる事情に由るのであるが、その主なるものゝ一つは、外國定期船會社がコンファレンス即ち海運同盟を組織し、種々なる排他的手段を以て、合衆國船主を壓迫するに由るのである、との見地から、之に對して嚴重なる禁止的政策をとるに至つたのである。本論文は、合衆國のこの政策を研究せんとするものである。

二

北米合衆國が、コンファレンスの排他的手段に對してとる所の政策を論するに當つては、コン

ファレンスなるものは何故にかゝる手段をとるのであるか、また、その排他的手段なるものには如何なるものがあるか、といふことを一通り説明せねばならぬ。之は、私が既に本誌上に掲げた若干の論文に於て、詳説した所であるが、こゝに議論の順序として極めて簡単に之を反覆することを許されたい。

さて、コンファレンス即ち定期船會社が組織する所の營業同盟は、加盟者相互の競争を調節制限するの組織を有するけれども、その組織自體には外部よりの競争を排斥し之を廢止せしむるの作用を有するものではない。故に、このコンファレンスなるものは産業組織としてはカルテルと謂はるゝものに屬するのであるけれども、その組織自體には、獨占を獲得し之を維持するの作用をもつものではない。かの製造工業又は鑛業に於けるカルテルにありては、かゝる同盟を組織することによりて、生産原料の大部分を加盟者各自の資力を以て支配するの結果となるものであるから、假に同盟以外に同業者が残存し、若しくは、新たに同業者が発生しても、彼等の競争は、同盟の獨占的地位に大なる影響を與ふことが出来ない。均しくカルテルでありながら、その效果に於て、海運業に於けるものと、製造工業又は鑛業に於けるものとは、かくの如き差異がある。

然らば、かゝる差異は如何なる處より來るか。それは、一言にしていへば、海洋の自由性より

1) 本誌第十七卷第二號、「獨占海運業者の排他的手段」、同、第二十卷第六號「運賃延戻制」參照、

來るのである。陸上の産業にありては、製造工業又は鑛業の如きものは、前述の如く、カールテル組織の結果として生産原料の大部分を支配するの地位に立ち、交通業にありても、通路の專用によりて、その通路上に於ける交通を支配するの地位に立ち、それによりて獨占的地位を確保することが出来るのであるが、海運業に於ては、生産原料の支配もなく、通路の専用もない。若し海運業に於てカールテルの物的支配の對象を求むるならば、それは船舶である。然るに、この船舶なるものは、何人も自由に所有し又は備船し得るものであり、その通路とする所は、萬人の自由なる使用に開放せられたる海洋であつて、こゝには何人も專用の權利を設定し得ざる處である。故に海運業者はコンファレンスを組織して一定の船舶を支配して居つても、その支配は、陸上産業に於ける物的支配と異り、何等排他的なる作用あるものではない。コンファレンスの獨占に對抗せんとするものは、何時にても船舶を準備してこの自由舞臺たる海洋に登場し、その顧客たる荷主を奪取することが出来る。

かくの如く、海運業者はコンファレンスを組織するも、その組織自體のみに依頼しては、獨占的地位を確保し得ざるものであるから、折角、之によりて加盟者相互の競争を廢止しても、更に、何等かの手段によりて、外部よりの競争を阻止するにあらざれば、かゝる組織の作成も殆ど無意味となるの虞れがある。これコンファレンスに於ては、競争者を排斥するの作用ある何等かの手

段の採用を必要とするの理由である。

三

コンファレンスが採用する排他的手段は、之を分類すれば、間接手段と直接手段との二大別とすることが出来る。間接手段といふは、荷主を自己の營業に惹き付け置くことにより、競争海運業者の營業の成立を困難ならしめ、以てその發生を阻止する手段であつて、その主なるものとしては謂はるる運賃延戻制 (Deferred Rebate System) と、契約制 (Contract System) とがある。直接手段といふは、競争者の競争行爲に對して攻撃を加へ之によりてその競争を廢止せしめんとする所の、言はゞ戰鬪的手段である。そしてその代表的なるものは、競争撃退船の使用である。

運賃延戻制といふは、定期船會社がその既に受納したる運賃の一部分を、特殊の條件を履行したる荷主に特殊の方法によりて拂戻す制度であつて、一つのコンファレンスに加盟する定期船會社は聯合協同して同一の條件と同一の方法とによりて之を行ふのである。即ち、荷主がコンファレンス航路に於ける彼の運送貨物を一定の期間(通常、六ヶ月)、専らコンファレンス所屬船にのみ委託し、絶對に他の海運業者に委託しなかつたならば、その期間に支拂ひたる運賃總額の一定割合(通常、一割)を割戻金として、その期間經過後に之が半額(即ち五歩)を拂戻し、更に、引續き一定の期間、他の海運業者に運送の委託をしなかつたならば、前の期間に對する割戻金の残り

の半額(即ち、また五歩)を拂戻す仕組である。

故に、運賃延戻制には拂戻を受ける條件として異なる意味をもつ所の二つの期間がある。その一は、割戻の元本たるべき運賃額が積算せらるゝ期間で、且つその經過後割戻額の半額が直ちに支拂はるゝ期間である。之を計算期間といふ。その二は、拂戻さるべき金額は既に第一の期間に於て積算せられたる運賃額を基本として確定し、且つその半額は既に支拂はれて居るのであるけれども、残りの半額の拂戻を受けるがためには、なほ引續き他の海運業者に絶對に運送の委託をすることなくして、その經過を待たねばならぬ期間である。故に之を留保期間といふ。荷主は、この計算期間と留保期間との二期間内、絶對にコンファレンス外の船に積荷をなさるゝに於て初めて、完全に割戻金の支拂を受けるのである。

然るに、海外貿易を營める荷主は、常に繼續的に貨物の運送を定期船會社に委託して居るのであるから、彼にとつては、計算期間と留保期間とは常に相重複連續して存在することゝなる。従つて彼は、割戻金の支拂を受けるがためには、一日としてコンファレンス外の船舶を利用するの機會はない。即ち、それは、コンファレンスより見れば、荷主を金銭的利益を以て *deprived* して居ることである。運賃延戻制を以て一つの *trap* であると思ふものゝあるのはこの故である。而してこの制度がかくの如く荷主を *trap* して、積込船舶を選択するの自由を奪ふといふ自働的作用

あるが故に、従つてまたコンファレンス外の海運業者をしてコンファレンス航路に於ては、積込貨物を得せしめず、その營業の成立を妨げ、コンファレンスより言へば、その競争を排斥するの作用あるものとなるのである。

四

運賃延戻制に於て、荷主が定期船會社に拘束せらるゝは、割戻金の得喪といふ利害關係によつてゐる。故に之を以て經濟的拘束手段即ち *economical tie* と言ひ得るとすれば、こゝに述ぶる契約制は法律の拘束手段即ち *legal tie* と言ひ得るであらう。

契約制は、之を分つて(一)期間契約制、(二)一般契約制、(三)選擇制及び(四)大量貨物契約制の四つとすることが出来る。

期間契約制 (*Contracts over a period*) には特殊貨物に關する期間契約制 (*Contracts of particular commodities*) と一般の貨物に關する期間契約制 (*Contracts of general shipments*) とがある。

前者は、特定の航路に於ける特殊貨物につき、荷主側は之を専らコンファレンス所屬船にのみ積込むことを約するに對して、コンファレンス所屬會社は、之に對しては、一定の期間、荷主組合との協議によりて定めたる一定の運賃を以て取扱ふことを約する契約である。而して多くの場合には、この契約は荷主組合とコンファレンスとの間の集合契約である。後者は、コンファレンス加盟

の定期船會社が個々の荷主と個別的に締結するもので、會社が定むる所の運賃によりて一定の期間専らその會社の所屬船又はコンファレンス所屬船にのみ運送委託をなすことを荷主が約するのである。前者が、集合契約であるに對し、後者は、個別契約であること、並びに前者の運賃は、コンファレンスと荷主組合との協議によりて定められたるものなるに、後者のそれは、コンファレンス側の單獨意思によりて定めたるものなるの點に於て、兩者の差異がある。

一般契約制 (General contract system) とは、コンファレンスと貿易商組合との間に、一定の期間、當該航路に於ける總ての運送を、一手にコンファレンス所屬會社に委託することを協定し、その運賃も雙方の協議によりて定むる制度である。但し、契約はこの協議によりて定められたる同一内容を有するものを各荷主と各定期船會社との間に、個々に締結するのである。この契約は形式上に於て個別契約であり、且つ荷主が當該航路に於て運送する所の一切の貨物を一手にコンファレンス所屬船に委託するの點に於て、前述の一般の貨物に關する期間契約と類似して、特殊貨物に關する期間契約と相違し、また實質上に於て集合契約たるの點、並びに運賃がコンファレンスと荷主組合との協議によりて定めらるゝ點に於て、特殊貨物に關する期間契約と類似して、一般貨物に關する期間契約と相違するのである。

選擇制 (Optional alternative system) とは、荷主をして、前述の一般契約制と運賃延戻制

どのいづれか一方を自由に選擇せしむる制度である。即ちこの制度の行はるゝ所にありては、荷主側の組合とコンファレンスとの協議によりて、運送の一手委託の契約の内容を定め、運賃をも協定し、定期船會社は之を印刷に附してその荷主に配布し、この契約によつて運送の委託をなすを利益なりと思ふ荷主には、荷主組合の組合員たるか否かを問はず、一般に何人に對しても之を締結することを得しむると共に、この契約によらずして、運賃延戻制の下にあるを便利なりとなす荷主に對しては、又何人にても、それによりて、運送を委託することを得しむるのである。

以上述べたる契約制は、いづれも、一定の期間荷主が定期船會社に一手運送の委託をなすものであるが、謂はゆる大量貨物契約制 (Contracts for large quantities) なるものは、臨時に大量貨物の輸送をなす荷主、例へば政府、政廳、鐵道會社、海外企業會社等が、海外に於ける事業のために輸送する所の大量貨物に對し、定期船會社がその全量を特定の運賃を以て引受くる契約である。從來、述べたる所は、平常行はるゝ所の貿易に對する契約であるが、之は臨時に輸送せらるゝ貨物に對する契約である。

今日、コンファレンスが荷主拘束手段として採用せる契約制の主なるものは、大要右に述ぶるが如きものである。荷主がこれらの契約を定期船會社と締結するときは、彼はその契約の内容に従つて相手方たる定期船會社に對し一手に運送の委託をなすの義務を負ふことになる。その結果、

コンファレンス外の船主は、これらの荷主より積荷を得ること能はざることとなり、従つて之をコンファレンス側より見れば、この契約制は排他的手段たる作用を表はすこととなるのである。

五

コンファレンスは、上に述べたる所の運賃延戻制又は契約制によりて荷主を拘束し、競争海運業者の營業を困難ならしめ、その獨占的地位を擁護するのである。併し乍ら、若しコンファレンスの運賃が不當に高きか、或は其他の點に於ても荷主の利益を侵害することあらば、コンファレンス外の船主は直ちに之に侵入し來つて、これらの荷主を奪取することとなる。この場合にコンファレンスが之に對抗するの手段として、とる所のものが謂はゆる競争撃退船(Fighting ships)である。即ち競争者の奪はんとする貨物を、特に安き運賃を以て引き渡ひ、その營業をして成り立たざらしめんとするのである。

競争撃退船は、競争者が發生するに及んで始めて、コンファレンス加盟會社の所有船中より適當なるものを選んで使用するのが普通であるが、併し又特に平常より『戦闘聯合』(Fighting cooperation)なるものを組織し、之が競争撃退船として使用すべき數隻の船舶を平素より用意して居つて、事なき間は他の傭船に應じて通常の利益を擧げ、一朝競争者の現はるゝに及んで、之を撃退用に用ゐるといふ仕組を作ることもある。かゝる聯合は、もとより、その平常の營業利益が本

來の目的ではなく、競争者の撃退を第一目的とするのであつて、聯合の費用は之を組織せる各會社の分擔によりて辨するのである。獨逸の六大會社が戰前に組織して居つたかの“Syndikats-Rhederei”なるものは、この戰團聯合であるとのことである。¹⁾

競争撃退船は、コンファレンス又は戰團聯合の加盟者が共同の費用を以て運賃戦に之を使用するのであるが、この戦法に對抗する競争者は單獨の費用にて對戦するのである。従つてこの戦法が用ゐらるゝときは、競争者は資力の點に於て先づ不利の地位に立つ。そのみならず、コンファレンスは戰團聯合を組織するに拘はらず、平常より多數の船舶を以て頻繁なる航海をして居るものであり、之に對して獨力競争を開始するものは單に少數の船舶を以て對抗するのである。従つて競争者の着目する所は、自然、普通の貨物ではなくして當該航路に於ける主要貨物たるを常とする。故に競争開始の場合、コンファレンスは普通貨物については、その賃率をあまり引下げることもなく、之は通常の定期船に積取ることが出来、たゞその主要貨物に對してのみ破格の運賃の競争撃退船を用ゐて對抗すればよいのである。この關係に於て、競争者はかゝる運賃戦に於て失ふ所の費用が甚だ大である割合に、コンファレンスの側はさほどでもないといふことになる。競争撃退船なるものは、これらの點より見て、競争者にとりては甚だ手痛き戦法である。そして、かゝる戦法は、商業競争として、如何にも非紳士的なもので、普通の運賃戦に

1) Report on Steamship Agreements and Affiliations in the American Foreign and Domestic Trade, pp. 289. 參照

於てはあまり多くの例はなく、その著しき例は戰前の獨逸會社に於て見るだけである。

六

コンファレンスが獨占的地位を維持せんがためにとる所の排他的手段の主なるものは、右に述ぶるが如きものである。さて、これらの手段に對して北米合衆國は如何なる態度を以て臨み、如何なる政策をとつて居るか。

一般に産業の獨占的合同を禁止することを以て國策として居る合衆國に於ては、コンファレンスに對しても、當初はその同盟そのものを禁止するの態度をとつて居たのであるが、一九一三年に於ける Committee on the Merchant Marine and Fisheries の調査研究の結果、この態度を改むることとなり、一九一六年に Shipping Act を制定するに當り、コンファレンス協約は如何なるものも之を船舶院に届出づることを要とし、同院によりて認可せられたる協約は總て合法的なるものとして、之を合同禁止法の適用範圍外に置かるべきこととしたのである。²⁾ それらの事情は、私が嘗て本誌上に述べたる所である。³⁾ 此には、前述の各種の排他的手段に對する政策を述べんとするのである。

前述の Committee on the Merchant Marine and Fisheries は、コンファレンスの排他的手段については殆ど全く否定的態度をとつて居る。即ち、先づ運賃延戻制について見るに、右の委員會

1) Sherman Anti-trust Act of 1890, Wilson Tariff Act of 1894, Clayton Act of 1914.

2) Shipping Act, Sec. 15.

3) 本誌第十八卷、第三號「獨占的海運同盟に對する政策」

は之を以て荷主の利益を害し、従つて合衆國の貿易に有害なる制度であると認め、その報告書に次の如く記載して居る。

『運賃延戻制は、次に述ぶる理由により認容すべからざるもので、且つ宜しく法律を以て禁止せらるべきものである。』

『(一)割戻金が計算せらるゝ期間に續く所の次の三ヶ月又は六ヶ月間、この割戻金の支拂を延期することによつて、船主は、商人を連續的に次の期間内、(定期船)會社の一團に有効に縛り付ける。この點に關聯しては、通常の契約制は、荷主を、運賃延戻制より生ずるが如き繼續的な從屬の地位に置くものではない、といふことが論證せられる。』

『(二)この制度(運賃延戻制)は、優秀にして規律的な「海運」勞務を確保するに必要なものではない。多數のコンファレンスは、今日、この制度なくして經營されて居る。』¹⁾

かくの如く、委員會は、運賃延戻制については、非認的態度をこれるものであるが、併しこの報告書に見はれたる所より察すれば、契約制は、寧ろ之を認容すべきものであるとの見解をとる様である。併し、その決議について見るも、また、その立法に關する建議に於て見るも、この委員會は運賃延戻制の代りとして契約制を採用すべきことを積極的に勸告するの趣旨は何處にも見當らない。且つ、果して、この委員會が、契約制を認容せんとするものであるにしても、その契

約制は、各荷主を平等に取扱ひ、何等の特惠的分子を含まざるものたるを要することは、この委員會が荷主に對する差別的待遇を一切嚴禁すべきものとして居る趣旨より見て明かなる所である。

而て Committee on the Merchant Marine and Fisheries は、運賃延戻制につき右の如き意見を表示したる後、更にコンファレンス並びにその排他的手段に對する取締としてその報告書に次の如きことを政府に建議した。即ち (一) Interstate Commerce Commission をして、その監督機關とすること。(二) コンファレンス契約及びコンファレンス加盟會社と合衆國荷主との契約は、總て之に屆出で、その認可を要するものとすること。(三) Interstate Commerce Commission は、それらが不公正又は差別的なる性質を有すると認むるときは、之が廢棄を命ずる權能を有すること。(四) Interstate Commerce Commission は、船主が賃率の決定、船腹の提供、荷主との契約等につき、差別的取扱ひをなすや否や、荷主の正常なる損害賠償の請求を不公正に決定し、又は貨物の取扱ひにつき適當なる注意を拂ふや否や等を調査する權能を有するものたること。(五) 運賃延戻制、競争船、荷主に對する積荷の報復的拒絕などを禁止すること。これが、委員會の排他的手段に對する結論である。

七

合衆國は、一九一六年に前述の如く、Shipping Act を制定した。この法律は、前述の委員會の

調査報告を基礎として出来たものであるが、事情の變化により、必ずしも委員會の意見その儘には作られて居ない。即ち、コンファレンスの監督機關としても、委員會の案によれば Interstate Commerce Commission が之に當るのであつたが、この法律によれば Shipping Board が之に當ることになつて居る。

Shipping Act は、その第十四條を以てコンファレンスの排他的手段を列擧して之を禁止して居り、そしてこの條文は、一九二〇年の Merchant Marine Act の第二十條により修正せられたが、排他的手段の禁止は寧ろ一層嚴しくなつて居る。運賃延戻制と競争撃退船の使用とは明かに禁止せられて居り、契約制も差別的性質を有するものは原則として禁止せらるゝことになつて居る。競争撃退船の使用は、前にも述べたるが如く、商業競争として頗る非紳士的行動であるから、之が禁止については何等の議論も、批評をも加ふるの要はない。よつて以下専ら運賃延戻制と契約制とに對するこの政策を論評するであらう。

八

Merchant Marine Act の第二十條によりて修正せられたる Shipping Act 第十四條によれば運賃延戻制の採用が禁止せられたのみならず、この制度を採用する所のコンファレンスに加盟する船主所屬船は合衆國港灣に出入することが禁止せらるゝことになつて居る。故に、今日、合衆國

關係航路に於けるコンファレンスは排他的手段として最も有力なる運賃延戻制を採用し得ないことになつて居る。

運賃延戻制は、前に述べたるが如く、割戻金に關する計算期間と留保期間とが常に重複連續して存在するがために、制度の自動的作用により、金錢上の利害關係を以て、荷主の積込船舶を選択するの自由をいつまでも奪ふこととなるから、この點に於て弊害を伴ふ虞れがある。併し乍ら、この制度はまた、コンファレンスの獨占的地位を確保し、加盟の定期船會社の營業基礎を確實ならしむるが故に、優秀にして規律的な航海を可能ならしめ、賃率の安定とその總ての荷主に對する均等とを齎らすの利益もある。今、合衆國が、運賃延戻制を禁止するに至りたるは、この利益と弊害とを比較して、結局弊害が大なるを認めたるに由るのであるが、併しまた他方には、『多數のコンファレンスは、今日、この制度なくして經營されて居る』が故に、この制度なくとも、定期船事業なるものはコンファレンス組織のみによりて、その營業の基礎を確實ならしめ得るものと見たのにもよるのであらう。

前の見解、即ちコンファレンスの運賃延戻制は、利害を比較して結局そのいづれが大なるかは、一國の對外貿易上並びに對外海運上に占むる所の地位により異なるものである。併し乍ら、後の見解、即ち『多數のコンファレンスは、今日、この制度なくして經營されて居る』といふのは、

一般的に言へば、正當なるものではない。かゝる見解はその當時に於ては、たゞ北大西洋航路にのみ當てはまる事柄であつて、そして現在に於ては、合衆國の前掲禁止法律の效力を及ぼし得る航路に強制的にさういふ状態が作り出されて居るに過ぎないのである。然るにこの北大西洋航路なるものは、英吉利の Report of the Royal Commission on Shipping Rings¹⁾ に於ても説明せらるゝ如く、旅客往復の頗る頻繁なる所であつて、各定期船會社がそのために使用する船舶の貨物積込に用ゐ得る船腹が、この航路に於ける貨物量に超過して居るがため、彼等はいづれも、比較的安き運賃にて貨物を取扱ふこととなり、その結果、新らたなる競争者が現はれ出で、も奪ふべき貨物に乏しく、競争の餘地なく、従つてコンファレンス側より見るも、運賃延戻制の如き排他的手段を必要としないのである。故にこの航路には、多數のコンファレンスが存在して居るが、それがいづれも、運賃延戻制を採用して居ないといふことを以て、直ちに、一般的に、運賃延戻制なくともコンファレンスは、その加盟者の營業の基礎を確實ならしむるものと見るのは誤りである。

コンファレンスが運賃延戻制によりて、獨占的地位を有することが、國民經濟全般より見て、有利なるや否やは、前にも一言したる如く、國情によりて異なる所であるが、併し、今日、苟も工業製品、その他謂はゆる高級貨物を以て對外貿易の中軸となす國にありては、定期出帆の勵行、貨率の安定及びその總ての荷主に對する均等など、云ふ事柄は、缺くべからざる必要事項であ

る。而してこれらは海運界が自然のまゝなる競争状態にあつては到底望むことを得ざる所であつて、獨りコンファレンス組織の下に定期船業者が獨占的地位にある場合にのみ期待し得る所である。故に運賃延戻制には、明かに或種の弊害の認むべきものがあるけれども、之に代るべき何等かの手段に於て、定期船業者の營業計劃の基礎が保障せらるゝのでなければ、一概に法律を以て之を禁止するも、それは角を矯めて牛を殺すの愚に陷るの結果を招く處があると言はねばならぬ。

今日、北米合衆國の關係航路に於て、縦ひ法律の禁止によるとはいへ、運賃延戻制を有せざるコンファレンスが、さもなくも、他の航路に於けるコンファレンスと同様に、賃率協定を維持し居れるは、私の見る所によれば、運賃延戻制なくとも、賃率協定が維持し得らるゝの證據として見做し得るものではなくて、たゞ、世界大戰後の船腹過剰の當今の時機に際して、新たなる競争者を誘起するの原因なきによるのである。一朝これらの航路に於ける交通量が増加し來り、現在の定期船腹が相當に輸送貨物を以て充滿し得るに至らば、必ずや新たなる競争者が出で來つて、賃率協定は破壊せらるゝであらう。企業的精神に富める海運業者は、開放せられたる利益を獨むに怯懦なることなく、且つ之を獨むの方法を索むるに於て決して愚蒙なることなきからである。

既に運賃延戻制が禁止せられ、競争撃退船の使用が禁止せられ居るとすれば、コンファレンスが獨占を維持する手段として残るものは、かの Committee on the Merchant Marine and Fisheries が、寧ろ認容すべきもののその見解をとつたと考へらるゝ所の契約制だけである。

然るに、契約制のうちにも、特殊貨物に關する期間契約と大量貨物契約とは、Shipping Act 第十四條第四項が『申込まれたる貨物の分量に基きて、如何なる荷主とも不公正又は不相當なる差別的契約をなすこと』を禁じ、その第十六條第一項が『如何なる特定の荷主に對しても、又は、如何なる種類の貨物に對しても、不當なる若しくは不合理なる特惠又は便益を作り、又は與へること』を禁じて居るがため、合衆國に於ては不法のものとして禁止せらるゝものである。

然らば、一般貨物に關する個別契約及び一般貨物に關する集團契約は、合衆國に於て認容せられて居るのであるか、禁止せられて居るのであるか。これは、Shipping Act の第十五條の解釋よりすれば、船舶院の判斷に一任せられて居るものと見るの外はない。その理由はかうである。

前に述べたるが如く、合衆國に於ては、總てのコンファレンス契約は、この第十五條の規定によつて、船舶院に届出で、その認可を受けねばならぬことになつて居るのであるが、この法律がコンファレンス契約を意味する所の文言の一部は every agreement in any manner providing for an exclusive.....working arrangement なつて居る。故に an exclusive working arrangement は

ある所の契約制を採用する所のコンファレンスは、之が協同採用に關する協約を（口頭の了解より成るものでも）、船舶院に届出でなければならぬ。而して船舶院が届出でられたる協約を審査して、それが（法律の文言を其儘用ふれば）to be unjustly discriminatory or unfair between carriers, shippers, exporters, importers, or ports,.... or to operate to the detriment of the commerce of the United States であると認めたときには、之を認可せざる事が出来るのであつて、且つ不認可と決定せられた協約を實行することは unlawful とせられて居る。今、此文言に於て between carriers と云ふその carriers の意味は、常にコンファレンス契約の當事者たる海運業者ばかりではなく、第三者たる海運業者、即ち同盟外の海運業者を寧ろ意味するものであることは、此言葉と並べて、コンファレンス契約の當事者では當然ない所の shippers, exporters, importers, or ports なる言葉が続けられてあるより見て明かなる所である。然るに契約制なるものは、コンファレンスがその荷主をして、一定の期間同盟外の海運業者には一切積荷の委託をしないと云ふ義務を負擔せしむるもので、従つて又其當然の結果として、同盟外の海運業者をして此等の荷主より運送の委託を受けることを出来なくせしむるものである。故に此點に於て、かゝる exclusive working arrangement を約するコンファレンス契約を以て、船舶院が、同盟外の海運業者にとつて unjustly discriminatory or unfair のものと認むるならば、契約制なるものは、合衆國の法律に於ては結局

unlawful のものとなることになる。又、コンファレンスが、荷主に前述の如き義務を負担せしめて、同盟外の世界業者を排斥することを以て、船舶院が、そのコンファレンスは to operate to the detriment of the commerce of the United States であると認めても、契約制は又結局、unlawful のものとなる。故に契約制が合法的なるや否やは、此制度が同盟外の世界業者並びに合衆國の商業に及ぼす效果に關する船舶院の判斷如何によつて決定せらるゝことになつて居るのである。然るに契約制を採用するコンファレンス契約は、未だ船舶院に届出でられて、その審査に上つたことを聞かない。故に之が合法性如何は法律的に言へば未解決の問題である。

一〇

かくの如く、一般貨物に關する個別的期間契約制及び集團期間契約制なるものゝ合法性如何は、合衆國の法律上未解決の問題であると、私は考へるのであるが、併しそれが lawful であるとするのとは unlawful であるとするのとは、實際上如何なる結果が生ずるか。

若し此等の契約制が合法的であるとするとすれば、合衆國法上認容さるゝコンファレンスは、この何れかの契約制によつて、或程度の獨占的地位を保つことが出来ることとなる。即ちコンファレンスは、この制度を採用して、契約の相手方たる荷主に對しては、他の荷主に對するよりは幾分安き運賃にて待遇する代りに、彼をして一定の期間専らコンファレンス船のみに積荷をなすの

義務を負担せしめ得るのであるから、當該航路に於ける荷主の大多數と此契約を締結することが出来るならば、之によりて、コンファレンス外の海運業者を排斥し、その運賃政策の獨立を保つことを得、競争者の運賃切崩しを或程度まで防ぐことが出来ることとなる。その結果一般社會も、貨率の安定、その他コンファレンスの獨占より生ずる利益を享けることが出来る。

たゞ併し、茲に最も注意すべきは、Merchant Marine Act の規定によりて、コンファレンスは、合衆國の市民たる海運業者が加入の申込をしたときには、必ずその加入を承諾せねばならぬことになつて居ることである。即ちこの規定あるにより、コンファレンスは、當該航路の貿易狀態に恰も適合する所の船腹を提供し居る場合でも、加入の申込者あるときは、之を加入せしめ、それだけコンファレンスの船腹を増加する結果を來さねばならぬこととなる。而も、加入の承諾、従つて船腹の増加が法律によつて強要せられ居ると共に、他方に於て、コンファレンスは貨率の協定をなすことが許されて居るのであるから、加盟者の増加により船腹の供給が過剰となつても、その過剰船腹の航海維持に關する費用を荷主に轉嫁することを得、運賃の不當に高き賦課が行はれ得ることとなる。従つて、コンファレンスの荷主、特に合衆國の荷主は、不當に高き貨率を賦課せらるゝこととなる傾向があり、それは言ふ迄もなく、合衆國自身の貿易の發展を妨害する結果を來すものである。一般諸國に於けるが如く、コンファレンスの加入承諾を當事者の實力關係

1) Merchant Marine Act, Sec. 20; Shipping Act Sec. 14a.

に放任するものにありてさへ、コンファレンス組織には船腹過剰の傾向があつて、従つて賃率の不當に高き賦課が行はるゝ結果を招き易きものであるのに、合衆國は殊更に法律を以て、コンファレンスの加入承諾に干渉することにより、一層此傾向を甚だしからしめんとすることゝなる。故に若し契約制が合法的であると認めらるゝならば、合衆國の荷主はコンファレンスの獨占より生ずる利益を享受し得るけれども、肝腎の運賃の點に於て不當に高き賦課を受けることゝなる。

若し、契約制が合衆國の法律上不法なるものであるとするならば、合衆國の法律上認容せらるゝコンファレンスは、全く獨占的性質を有せざるものとなる。コンファレンスが獨占的地位を維持するは、曩に述べたるが如く、加盟者相互の間に於ける競争制限の協約によるのではなく、寧ろ、その排他的手段を協同的に採用するによるのである。然るに、合衆國に於て認容せらるゝコンファレンスは、前述の如く、この排他的手段として最も有效なる運賃延長制を採用することゝは、既に明かに禁止されて居り、更にこの契約制も不法のものとして禁止せらるゝものとすれば、そのコンファレンスは競争者を排斥する力全くなきもので、従つて運賃政策の獨立を保つことを得ず、全然獨占的地位にあることを得ないものとなる。その結果、定期船業者は、縦ひコンファレンスを組織するも、その成立の基本たる所の賃率協定は、常に競争者の運賃政策によりて影響せられ得る状態にあつて、競争者の現はるゝ度び毎に動搖するものとなり、従つてコンファ

レンスそのものゝ存在が、甚だ薄弱なる基礎の上にあることゝなる。故に海運界が靜止的狀態にある間は、かゝるコンファレンスも存在し得るが、相當に競争者を誘引すべき事情が生ずるに至らば、外部よりの競争と、その對策に關する加盟者相互の利害關係の背馳とにより、容易に瓦解し得る所のものである。

されば、契約制が不法と認めらるべきものとせば、合衆國法に於て認容せらるゝ所のコンファレンスは、其存在の基礎甚だ薄弱なるものであるのみならず、全く獨占的地位を有し得ないものであるから、合衆國の海運政策が期待したるが如き優秀なる海運勞務の提供や、賃率の安定、その總ての荷主に對する均等などの諸利益を、之より得んことを望むは、木に縁つて魚を求むるが如きものと言はねばならぬ。蓋し、かゝる諸利益は嘗て詳説したるが如く、獨占的地位にあるコンファレンスにして初めて社會に與へ得る所であるからである。而してこのことは、縱ひ契約制が合法的のものであると認めらるゝにしても、不定期船又は同盟外の定期船が荷主を誘引する力強くして、コンファレンスが當該航路の荷主の大多數としかゝる契約を締結し得ざる場合にも、亦結局同様である。何となれば、少數の荷主としかゝる契約を締結するだけでは、何等の獨占的地位を維持するに足らぬからである。

契約制が合衆國の法律に於て lawful と認めらるゝにしても、 unlawful と認めらるゝにしても、

Shipping Act & Merchant Marine Act の規定が勵行せらるゝ限りに於ては、右に述ぶるが如く、合衆國の對外貿易の發展を助成することは寧ろ反對なる結果を招く傾向がある。故に私の見る所によると、Shipping Act や Merchant Marine Act に見はれたるコンファレンスの排他的手段に對する政策は、頗る不賢明なるものであつて、合衆國がコンファレンスなるものを更によく理解するに至れば、早晚改めらるゝ運命にあるものと思ふ。

既に述べたるが如く、運賃延戻制については、合衆國は之を嚴禁するを以て政策とするのであつて、殊に一九二〇年の Merchant Marine Act は Shipping Act の第十四條に a を附加して、外國諸港間の運送に於て運賃延戻制を採用する所の明示又は暗黙の同盟、協約、又は内約に加入せる海運業者の船舶は、合衆國港灣に出入することを拒否することにして居るのである。之は、運賃延戻制なるものを、たゞに合衆國關係航路に於て廢止せしめんとするに止まらず、世界の全航路より之を絶滅せんとするものと解するの外はない。然るに、この海運政策を實行するの衝にある船舶院自らは、その管下の緊急商船營業局、即ち United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation をして、合衆國關係以外の航路に於て、運賃延戻制を實行しつゝある所のコンファレンスに近來その名を連ねしむるの奇觀を呈して居る。かくの如きは、海運同盟の排他的手段に對する合衆國政策の一轉向を示すものではあるまいか。(二五、五、一五)